

优化产品体验、筑牢安全体系、打消用户使用顾虑

驾驶辅助系统从“能装”向“好用”升级

■本报记者 李雯珊

近日,工业和信息化部发布的最新统计数据显示,2026年以来,我国搭载L2级(组合驾驶辅助功能)的乘用车新车市场渗透率达到70%。其中,配备NOA(领航驾驶辅助功能)的车型渗透率超过30%。换言之,每10台售出的新车中,70%具备基础驾驶辅助能力;30%拥有高速、城区领航高阶驾驶辅助配置。

不过,驾驶辅助依然面临用户使用率较低的现实问题。华为高级副总裁、引望智能技术有限公司CEO靳玉志对外表示,国内仅有不到10%的用户真正使用过驾驶辅助,大部分人不敢用、不会用,也缺乏专业的了解渠道。“高搭载、低使用”已然成为驾驶辅助产业现阶段最突出的痛点。

三方共振催生普及热潮

公开资料显示,L2级是指在驾驶人持续观察交通状况并控制车辆的前提下,系统辅助驾驶人在特定的设计运行条件下,执行车辆横向和纵向控制的系统;NOA则是基于导航数据与驾驶控制技术融合的L2级与L3级(有条件自动驾驶)之间的驾驶辅助系统。

“NOA技术作为智能网联汽车应用的核心抓手,是衔接高阶驾驶辅助与完全自动驾驶的关键桥梁,更是提升用户出行体验、彰显智能化价值的核心载体,其发展水平直接关乎我国在全球汽车产业竞争中的核心话语权。”中国汽车工业协会副秘书长杨中平对外表示。

行业数据印证了NOA赛道的爆发潜力。研究机构灼识咨询发布的《自动驾驶行业蓝皮书—城市NOA:自动驾驶商业化的转折点》预测,中国城市NOA解决方案渗透率预计将从2025年的11%,飙升至2030年的62%;未来五年,10万元至20万元、20万元至40万元及40万元以上车型的城市NOA渗透率,将由2025年的3.8%、27.2%和29.6%,分别增长至2030年的62.7%、97%和89.8%。

当前,国内NOA正从豪华车专属选配配置快速下沉至十万元级别乃至更低的入门家用车型。这一行业趋势绝非单一因素驱动,而是资本投资布局、车企产品升级、消费需求升级三方共振的结果。

同时,随着国内乘用车市场同质化加剧,续航、空间、内饰等传统硬件维度差距持续收窄,驾驶辅助成为车企差异化突围、抢占市场份额的核心卖点。多数车企通过免费搭载、开放高阶功能的市场化策略,快速做高驾驶辅助车型渗透率,抢占行业先机。

此外,消费端需求升级进一步承接了车企供给释放。麦肯锡在《2026中国汽车消费者洞察》中提到,高达80%的受访者将城市NOA视为购车时的重要选项,智能驾驶已经是购车决策的核心因素。

“NOA是目前车企在合规前提下能向用户提供的最高阶驾驶辅助体验,是‘功能基本够用好用+技术持续优化迭代+等待体系更加成熟’平衡下的最优解。”金元证券研究所分析师李景星对《证券日报》记者表示。

光鲜数据暗藏行业困局

驾驶辅助车型渗透率持续走高的行业红利背后,功能闲置、使用率偏低的行业困境却愈发凸显。高速增长的车装数据无法转化为常态化使用里程,不仅造成硬件资源浪费,更切断了“用户使用—场景数据积累—算法持续优化”的正向飞轮,长远来看会阻碍产业商业化落地。

“2026年作为驾驶辅助转折点,单看驾驶辅助车型渗透率已经无法准确判断消费者的真实需求,解决‘装而不用’才是行业最重要的课题。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪对《证券日报》记者表示。

纪雪洪认为,消费者“装而不用”的原因主要有三点:第一,行业技术水平分层显著,各家车企驾驶辅助能力差距较大,用户体验参差不齐;第二,发生事故后权责界定尚不清晰,消费者心存顾虑;第三,大众安全认知趋于理性,加之整体技术仍需打磨完善,最终拉低了日常使用率。

若车企只顾盲目扩张驾驶辅助系统的搭载规

模,却忽视用户体验打磨与场景适配优化,粗放式普及容易让行业陷入同质化竞争。据悉,由国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布的《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国家标准将于2027年1月1日起实施。强制性国家标准的实施,或将成为行业洗牌的关键节点,倒逼车企摒弃粗放扩张模式,聚焦用户真实需求,打磨核心功能。

李景星认为,“装而不用”属于普及期的阶段性现象,不会一直持续。驾驶辅助系统最终会回归工具的本质属性,呈现稳定分层。

NOA仍是车企核心布局赛道

作为过渡期C端驾驶辅助的主流形态,NOA仍是车企核心布局赛道。针对行业“高搭载、低使用”的困局,车企与驾驶辅助供应商正重塑商业与技术逻辑,从供应链端优化产品体验、筑牢安全体系,打消用户使用顾虑,推动NOA从“能装”向“好用”升级。

《2025城市NOA汽车辅助驾驶研究报告》显示,国内城市NOA已形成车企自研、第三方合作的双轮驱动格局。其中,自研车企达19个,29个车企选择与第三方驾驶辅助供应商合作落地相关功能,两种模式互补发力破解行业痛点。

某头部车企研究院相关负责人对《证券日报》记者表示:“自研模式聚焦整车适配优化,依托整车数据闭环,针对性打磨城市复杂路况的通行、避障、跟车逻辑,弱化人机体验落差。与第三方合作的模式则依托供应商成熟的技术积淀与海量场景数据,快速迭代优化驾驶辅助算法,弥补车企技术短板。双向协同的供应链模式,正逐步打破数据闭环断层,破解‘装而不用’的行业困境。”

从消费者需求维度来看,用户普遍在意实际使用感受,偏好“少谈参数,多谈场景”。搭载NOA系统的车主杨小姐表示:“以前选具备驾驶辅助功能的车型时,总盯着激光雷达、算力大小等这些参数配置;现在我们更在意使用驾驶辅助时的体验感,以及发生事故后车企能否负起该有的责任。”

近年来,部分车企开始在驾驶辅助过程

中,发生交通事故后的权责划分上发力。例如,广州汽车集团股份有限公司(以下简称“广汽集团”)推出“智驾险”,最高保额300万元,主要覆盖旗下昊铂、传祺、埃安三大自主品牌的车型。“智驾险”成为行业领先的交通事故权责划分商业化落地方案。

广汽集团始终认为安全是底座,不能讨价还价。广汽集团智能网联技术研发中心智驾技术部部长徐伟对《证券日报》记者表示:“我们是基于车云一体化集中计算式电子电气架构——星灵架构进行安全正向设计。因为预期功能安全最大的应用场景就是自动驾驶,我们就开始做关于功能安全场景所有的分解,建立了包含八大冗余系统、六大安全冗余监控技术、四大信息安全防护体系。对于用户而言,只有安全的系统才能最终被接受。”

同时,比亚迪股份有限公司(以下简称“比亚迪”)于2025年7月份推出了智能泊车安全兜底政策。根据比亚迪官方公布的信息,政策发布后智能泊车功能使用率从21%飙升至93%。今年5月底,比亚迪又推出城市领航安全兜底政策,上线三天,城市领航功能日活用户直接提升到50%。

与此同时,行业正同步推进标准化与普惠化升级,各地驾驶辅助合规政策持续完善,场景路测数据不断积累,也会在将来进一步夯实NOA落地基础。随着技术协同持续深化、用户使用体验持续优化,驾驶辅助系统有望持续摆脱“高搭载、低使用”的现状,成为智能汽车的核心普惠配置,持续引领驾驶辅助产业化落地。

近年来,我国搭载L2级组合驾驶辅助功能的乘用车新车市场渗透率节节攀升,激光雷达、高算力芯片、全域领航辅助等硬件配置快速下沉,已然成为主流新能源车标配。行业繁荣表象之下,实际落地却后劲不足;相关硬件装车量虽持续走高,但车主日常使用率仍处低位。

因此,盘活存量、提升用户使用率成为驾驶辅助行业高质量发展的关键课题。

笔者认为,想要破解这一行业现存问题,离不开监管机构、整车企业、驾驶辅助技术供应商等多方协同布局,围绕完善行业标准、打磨产品体验、培育用户习惯三大维度同步发力,打通从硬件装车到常态化使用全链条,激活驾驶辅助真实价值。

在制度层面,《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》强制性国家标准将于2027年1月1日起实施。该政策立足我国产业发展和行业监管需求,兼顾技术可行性、产品兼容性与落地实操性,填补了我国组合驾驶辅助系统产品安全基线空白,将为行业准入、质量监督和事后追溯提供关键技术依据,对提升智能网联汽车安全水平、保障产业健康可持续发展具有重要意义。

在产品层面,车企应结合国内路况,分层优化驾驶辅助使用体验。例如,比亚迪依托海量车辆行驶数据迭代算法,区分通勤、长途场景定制系统标定,叠加城市领航安全兜底政策,有效降低用户试错成本;华为布局线下驾驶辅助体验中心,依托实车试驾讲解功能边界,化解车主的使用顾虑;广汽集团不断提升驾驶辅助安全技术性能,简化人机交互逻辑,适配中老年用车群体使用习惯。

在用户层面,构建长效用户培育体系,打通“使用—数据迭代—付费增值”正向商业闭环。只有车主常态化开启驾驶辅助功能,车辆采集的道路数据才能反哺算法迭代,功能体验持续优化后,用户才愿意为高阶订阅服务付费,车企才能回笼研发资金,实现技术持续升级。

当前,国内驾驶辅助行业正处于从规模扩张向提质增效转型的关键节点,装车渗透率较高、使用率较低的情况是产业升级过程中的短暂“阵痛期”。伴随监管体系持续完善、驾驶辅助体验不断精进、大众认知逐步成熟,用户对驾驶辅助使用率终将稳步提升,有望成为提升出行效率的重要配置,也将推动行业进入更为稳健与可持续的全新发展周期。

三大维度激活驾驶辅助真实价值

■李雯珊

小蓝灯停了L3近了 智驾标准配套工作持续完善

■本报记者 张文湘

智能驾驶相关标准配套工作正持续完善。

近日,工业和信息化部第410批《道路机动车辆生产企业及产品公告》申报窗口期正式启动。本次申报对外置蓝色驾驶辅助指示灯(以下简称“小蓝灯”)实施了严格的准入限制,新申报及变更申报的乘用车,若原厂配置小蓝灯,将无法通过产品公告审核;对已上牌的存量搭载该配置的车辆,则暂未出台强制处置要求。

8月4日,工业和信息化部官网消息显示,《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》(GB 44721—2026)强制性国家标准(以下简称“新国标”)由国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布,拟于2027年7月1日起正式实施。新国标明确了L3级(有条件自动驾驶)、L4级(高度自动驾驶)车型统一安全准入基线,有望助推高阶自动驾驶产业的进一步发展。

小蓝灯被叫停

小蓝灯自推出以来就引发市场广泛关注。据了解,2022年,国内第一款原厂标配外置小蓝灯的市售量产新能源汽车实现交付。根据该新能源汽车的设置,当汽车处于驾驶辅助状态时,车上的小蓝灯会自动亮起。此后,国内多家车企纷纷跟进,小蓝灯也因此迅速在国内新能源汽车行业得到普及。

“车企推出小蓝灯,主要还是出于营销目的。在驾驶辅助技术推广初期,技术和配套都不太成熟,具备驾

驶辅助功能的汽车使用小蓝灯,可以对路上行驶的其他汽车进行提示,相当于让驾驶辅助汽车获得事实上的优先通行暗示,这种设置会吸引一部分车主购买尝鲜。”国际智能运载科技协会秘书长张翔对《证券日报》记者表示。

随着小蓝灯的逐步推广,其隐藏的监管风险开始逐渐浮现,监管层对其实施监管的力度也逐步加码。随着工业和信息化部第410批《道路机动车辆生产企业及产品公告》申报工作的启动,小蓝灯在登场4年后面临“退场”的窘境,后续能否再度登场仍有待观察。

小蓝灯被叫停的直接依据,在于其违反了GB 4785—2019《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》,该标准仅允许白色、红色、黄色、琥珀色4种颜色的车灯,蓝色车灯不在其许可范围内。而其背后的深层原因,或与小蓝灯引发的灯光滥用、安全风险有关。

“原来车灯只有4种颜色,小蓝灯的出现增加了交警、司机的辨识难度。另外,蓝色的灯光也容易引起其他车辆驾驶员好奇,导致分心驾驶,进而增加事故发生的概率。”张翔表示。

新国标助推行业发展

小蓝灯被叫停是当前智能驾驶产业标准配套工作持续完善的缩影。后续随着相关国标的进一步出台,智能驾驶产业有望进入新的发展阶段。

当前,国内智能驾驶产业快速发展。工业和信息化部数据显示,2026年以来,国内L2级组合驾驶辅助功能乘用车渗透率超七成,具备领航驾驶辅助(NOA)

功能的L2+乘用车渗透率也超过三成,首批L3级车型已经开始在特定区域上路示范运行。

新国标的实施,有望加速L3级、L4级等高阶自动驾驶技术的推广。根据工业和信息化部消息,新国标立足我国产业发展与行业监管实际需求,兼顾技术可行性、产业适配性与落地实操性,构建了维度完整、要求清晰、适配国情的安全要求体系,为自动驾驶产品明确了统一的安全准入基线,对规范自动驾驶技术研发应用、提升道路交通安全水平、压实企业安全主体责任、护航产业健康可持续发展具有重要意义,其适用于搭载L3级、L4级系统的M类和N类车辆。

“新国标的落地将统一全国自动驾驶准入标准,清晰划分车企与驾驶员的事故责任,抬高技术门槛,淘汰技术薄弱车企。”巨丰投顾高级投资顾问于晓明在接受《证券日报》记者采访时表示,2026年至2027年7月份为新国标实施的过渡阶段,其间,L3级仅会在小范围试点普及,新国标落地后才会迎来大幅放量,城市道路高阶自动驾驶短期难以快速铺开。

